

第63回宇都宮市都市計画審議会議事録(抜粋)

平成28年5月26日(木)

午後1時30分～

市役所14A会議室

出席委員

1号委員

菊池昭吾委員, 横尾昇剛委員,
岡田豊子委員, 高橋晃委員,
大森宣暁委員, 森岡正行委員

(6名)

2号委員

村田雅彦委員, 舟本肇委員,
櫻井啓一委員, 今井恭男委員

(4名)

3号委員

角田永子委員
斎藤守委員
渡辺千里委員

(3名)

(計13名)

欠席委員

蟹江教子委員, 里村佳行委員

(2名)

出席幹事

福原悟幹事, 飯塚由貴雄幹事,
坂本智美幹事(代理), 赤石澤亮幹事,
高橋功幹事, 青柳高行幹事

(6名)

(臨時幹事)

室井君夫幹事
矢野公久幹事
今井正久幹事

(3名)

事務局

金田昌幸書記, 牧口次利書記,
上田英夫書記

(3名)

幅や、交差点の改良や停留場の設置のために必要な拡幅をするため、区域の変更をいたします。

以上が都市計画変更内容等の説明となります。

続きまして、地元や市民のみなさまへの広報について、ご説明いたします。

右下段をご覧ください。

今回の変更につきましては、平成28年1月17日に都市計画素案の説明会を開催し、参加者は118名でした。

都市計画法第16条に基づく「素案の縦覧」を1月19日から2月2日まで実施いたしましたところ、縦覧者は53名で、意見申出書の提出は404件でありました。

その内、公述の申出は42名でありました。

そのため、2月21日に公聴会を開催いたしましたところ、傍聴者は73名、公述人は32名でありました。

主な公述内容としましては、「LRTの整備より、バスの充実が良い。」、「LRTにより、車線数が減少し、渋滞が懸念される。」、「平石中央小学校のすぐそばをLRTが通るので、児童の安全性が心配であり、ルートを変更してほしい。」、また、「LRTは環境に優しく、優れている。」などございました。

次に、都市計画法第17条に基づく「都市計画案の縦覧」3月11日から3月25日まで実施したところ、縦覧者は76名で、4,071件の意見書の提出がありました。この意見書の取り扱いについてであります。都市計画法第19条第2項の規定により、「市町村は、都市計画の案を都市計画審議会に付議するときは、提出された意見書の要旨を審議会に提出しなければならない」とされておりますので、「説明資料1-2」として、ここに意見書の要旨を提出し、その概要を説明するものでございます。

それでは要旨をまとめておりますので、「説明資料1-2」の「宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の概要」によりご説明させていただきたいと思っております。

なお、先日お送りさせていただいた別冊の「宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の内容」につきましては、ご提出いただいたすべての意見書の内容が記載されておりますので参考にご参照いただきたいと思います。

「説明資料1-2」の1ページをご覧ください。

先ほどもご説明いたしました。平成28年3月11日から同月25日まで実施したところ、4,071件の意見書の提出があり、それに記載される意見の数は4,867件でありました。

これら意見の要旨は、1ページから5ページまでの「都市計画案に関わる意見の要旨について」のものと6ページから10ページまでの「LRT事業に関わる意見について」のものに区分し、重複する意見の要旨がございましたので、それぞれの意見の要旨に分類し、意見に対応する市の見解をまとめさせていただきました。

では、「I 都市計画案に関わる意見の要旨について」1つ

目の分類からご説明いたします。

1つ目の分類は「(1) 都市計画における必要性について」であります。 「ネットワーク型コンパクトシティ実現のためにLRTの早期整備を求める」や「公共交通充実のためにLRT整備は必要である」、「本市にLRT整備は必要ない」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「今後直面する少子・超高齢化、人口減少社会においても、本市では、市民の誰もが幸せに暮らせ、みんなに選ばれる、持続的に発展できるまちづくりを進めているところであり、これからの本市の人口規模・構造や、都市活動に見合った都市の姿として、「第5次宇都宮市総合計画」の「都市空間形成の基本方針」において、「ネットワーク型コンパクトシティ」を理念に掲げ、本市の都市計画に関する基本的な方針である「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、将来の都市構造に関する、拠点配置や市街地の密度などの基本的な考え方などを示してきたところであります。

その「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現していくためには、誰もが市域内を快適に移動できるようにすることが重要であり、本市では輸送効率に応じて、拠点間を結節する軸としての公共交通と、地域を面的にカバーする公共交通により、階層性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでおります。

そのような中、平成25年3月に策定いたしました「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、高い輸送力や定時性を備え、環境負荷の軽減、地域経済の活性化、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現させるために最も適したシステムとして「LRT」を選定したところであります。

また、平成28年3月に策定された「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においても、新たな東西基幹公共交通としてLRTを導入し、交通機関相互の連携による面的な公共交通ネットワークを構築すると位置づけられているところであります。

そのようなことから、LRTの早期整備に向けて着実に取組を進めてまいります。」

次に、2ページをご覧ください。

「(2) LRTの整備ではない他の公共交通の充実要望について」であります。 「バスの時間間隔、路線網を調整し、自転車レーンを増設させる」や「バスの中小型化による既存バス路線の拡充やバス便のない地域に運行させる」、「LRTよりもBRTを求める」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「これまでの調査、研究や関係機関、有識者会議等における検討結果を踏まえ、本市のまちづくりの中心を担う東西基幹公共交通軸については、定時性や路線の明確性などに優れる「軌道系」の公共交通の導入が必要だとしたところであり、先ほども説明いたしましたが、平成25年3月に策定いたしました「東西

基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、高い輸送力や定時性を備え、環境負荷の軽減、地域経済の活性化、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現させるために最も適したシステムとして「LRT」を選定したところであります。

また、平成28年3月に策定された「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においても、新たな東西基幹公共交通としてLRTを導入し、交通機関相互の連携による面的な公共交通ネットワークを構築すると位置づけられております。

次に、「(3) LRT整備ではない鬼怒川に道路橋新設要望について」であります。LRT橋ではなく道路橋のほうが、整備費用や時間を比較してよりよいと考える」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「自動車交通の絶対量を減らしていくことが重要であり、環境負荷を軽減させ、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、車から利用転換を促進していく必要があると考えております。

そのような中、平成28年3月に策定された「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においても、LRT導入等により公共交通の利用を促進し、自動車交通から公共交通への移動手段的転換を図ると位置づけられております。」

次に、「(4) LRT整備後の交通影響について」であります。LRT整備による車線数減少で渋滞が発生する」や「車線数減少により緊急車両が通れなくなる」、「平石中央小学校付近の辰街道の渋滞が悪化する」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「LRT導入による道路交通への影響については、LRT導入後の道路ネットワークについての将来交通量の推計を行い、道路ネットワーク全体として自動車交通を処理できるものと評価したところであります。

また、ピーク時の交差点の混雑度合いを示す需要率の検証、さらには、車1台ごとの挙動をより現実に近い形で検証が行えるミクロ交通シミュレーションも実施しながら、LRT導入後にも円滑な交通が確保できるよう、具体的な改良箇所や内容などについて、詳細な検討を行い、道路管理者や交通管理者との協議を経て、この案にまとめてきたところであります。

辰街道の渋滞対策については、辰街道の交通量に応じた信号点灯サイクルを設定することで、交通の円滑化を図ってまいります。」

次に、「(5) 平石中央小学校敷地の減少等について」であります。平石中央小学校の敷地を削らないでほしい」、「平石中央小学校児童の通学路を削らないでほしい」といった意見がありました。

それらに対する市の見解といたしましては、「LRT整備に伴う周辺道路等の整備等により、平石中央小学校の敷地が縮小されますが、縮小される用地に現存する学校施設等は移設し、機能を確保していくこととし、施設の適切な配置を行ってまいります。」

また、「現在、平石中央小学校北側の歩道がない通学路については、LRTの整備と合わせ、車道の拡幅とともに、歩道の整備、さらには、軌道と道路を隔てるための「防護柵」の設置などにより、歩行者と自動車、そしてLRTの走行空間をそれぞれ分離することで、現状よりも安全な通学路を確保してまいります。」

次に、3ページをご覧ください。

「(6) 計画道路の位置・区域・構造について」であります。が、「平石中央小学校北側を通る当計画は危険であるので、ルートを変更してほしい」といった意見がありました。

それらに対する市の見解といたしましては、「まず、【当計画の位置・区域・構造の考え方】からご説明いたします。

当案の線形のうち、新4号国道との交差点は、平出交差点における交通円滑化を確保するため、新4号国道南側の盛土部を通過する計画とし、辰街道との交差点は、信号交差点が複数近接することが安全上望ましくないため、既存の交差点に軌道を導入することとし、鬼怒川渡河部につきましては、河川に対して可能な限り直角に交差するように配置することとし、速達性、走行性の向上を図り、周辺交通への影響や安全性を十分考慮した結果、当案に計画される線形とすることとしたところであります。

高架構造にした場合は、停留場が高架部に設置されることとなり、利用に際して上下の移動が必要となるなど、利便性が低下し、人に優しく身近な公共交通であるLRTの特性が発揮されなくなってしまうこと、維持管理面での負担が増加すること、日照面、景観面で周辺環境に与える影響が大きいことなどが懸念されるため、当該区間を地平面に導入することとしました。

また、【安全性の確保に向けた取り組み】として、「平石中央小学校付近における安全性の確保については、下記に提示している安全性確保策を実施することとして、工事着手に向けた各施設の詳細設計を進める中で、関係機関との協議や第三者機関の評価を踏まえながら、検討を深めていくとともに、宇都宮ライトレール株式会社と連携しながら、運行上の安全性確保策についても検討を進めてまいります。

また、地域の皆様が、より安心・安全で便利にLRTを利用できるように、今後とも、停留場周辺の交通広場や駐車場、側道、歩道など、各種施設の整備に取り組んでまいります。」

次に、4ページをご覧ください。

「新設軌道は鉄道に関する技術上の基準を定める省令に基づき道路と基本高架と考える。法律を遵守し、高架化してもらいたい。」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「軌道につい

では、「軌道法第2条」において、「軌道は道路に敷設するもの」と規定されており、本市における「専用走行区間」についても、道路として認定を行った上で整備することとしており、「併用軌道」として、特許の申請を行っているところであります。」

また、「平石地区市民センター至近に停留場を設置するルートに変更したほうがよい。」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「先ほどもご説明いたしました3ページ上段の【当計画の位置・区域・構造の考え方】によるものと同様になります。」

また、「騒音被害及び景観の悪化が想定されるため、車両基地予定地の変更をお願いします」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「車両基地は、安全で快適な輸送サービスを提供するため、車両の留置や点検・修繕、運行管理などを行う施設であります。

車両基地の位置の選定に当たっては、車両運用の効率性や本線への出入庫のしやすさ、車両の修繕等で発生する騒音・振動など、周辺環境への影響などを考慮して配置場所の検討を行ったところであります。

その結果、効率的な運用が可能であることや本線への出入庫のしやすさ、居住環境等に与える騒音・振動が少ないなどの理由で、当該計画地を選定したところであります。」

次に、「(7) JR宇都宮駅西側への延伸について」であります。また、「JR宇都宮駅西側への早期延伸整備を求める」や「JR宇都宮駅西側を含めて都市計画決定する」、「JR宇都宮駅西側の大通りにLRTの併設は狭すぎる」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「本市においては、平成25年3月に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、計画区間全体を整備するには、一定期間を要すること、また、JR宇都宮駅の東側と西側では、公共交通の整備状況が大きく異なっていることから、整備の効果が早期に発揮されるJR宇都宮駅東側区間から段階的に整備する」としたところであります。

JR宇都宮駅西側へのLRT整備については、今後引き続き、検討してまいります。」

次に、5ページをご覧ください。

「(8) 環境影響について」であります。また、「本事業についての環境影響評価をするべきである」といった意見がありました。

それに対し、本市の見解といたしましては、「法や条例に基づく環境影響評価の対象にはなりません。事業着手時における配慮事項の把握や、環境悪化など住民不安の解消などのため、任意の環境影響調査を実施し、当該計画に反映しております。」

また、「LRTにより通勤に向かう自動車が増え、二酸化炭素排出量が削減できる」といった意見がありました。」

それらに対し、本市の見解といたしましては、「LRTは、自家用車、乗り合いバスなどの他の交通に比べ、二酸化炭素の排出量が少なく、空気を汚さず地球環境への負荷が小さい交通システムであります。」

次に、「(9) 管理者協議についてであります。JR宇都宮駅西側についても管理者協議がされているのか」といった意見がありました。

それに対する市の見解といたしましては、「JR宇都宮駅東側区間については、これまで道路管理者、交通管理者、河川管理者などと協議をしてきたところであり、JR宇都宮駅西側区間につきましては、今後、関係機関と協議を進めてまいります。」

また、6ページから10ページまでは「II LRT事業に関わる意見の要旨」を示しております。

参考として、ご参照ください。

以上をもちまして、議案第1号「宇都宮都市計画道路の変更」についての説明を終わります。

続きまして、議案第2号「宇都宮都市計画地区計画の変更 宇都宮駅東口地区地区計画」についてご説明いたします。

議案第2号の1ページをお開き下さい。

今回変更しようとする「宇都宮都市計画地区計画」の変更後の計画書になります。

こちらは、「名称」「位置」「面積」「地区計画の目標」「区域の整備、開発及び保全に関する方針」を示しております。

区域の面積は約9.0haであり、本市の顔として魅力と風格を備えた良好な都市空間の形成などを地区計画の目標としております。

次に2ページをお開きください。

こちらは、「地区整備計画」としまして、「地区施設の配置及び規模」「建築物等に関する事項」について記載しております。

「建築物等に関する事項」では、地区の区分と建築物等の用途や壁面の位置、などの制限の内容について記載しております。

詳細につきましては後ほど説明させていただきます。

次に3ページをお開きください。

3ページから5ページは「宇都宮都市計画地区計画」の新旧対照表でございます。括弧書が変更前となっております。

次に6ページをお開きください。

総括図になります。